HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

Nr 35

Sept 1990

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbars styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är en sektion i FSF och asocierad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det internationella Flygsportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1990

Ordförande	Björn Colliander, Vindbacken 6 126 57 Hägersten, 08-646 02 54
Vice ordf, utbildning, regler , kontakt Lfv, Hypoxia	Rolf Björkman, Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby, 08-739 39 70
Sekreterare, biträdande tävlingar	Kent Jensen, Staberg 6069 791 96 Falun, 023-711 59
Kassör	Hasse Johansson, Backenvägen 10 902 50 Umeå, 090-13 51 66
Olycksrapporter, sponsorfrågor	Sven Lindén, Fjällgatan 38 116 45 Stockholm, 08-44 33 38
Ultralättfrågor, bitr tävlingar	Anders Andersson, Noremon 13 827 00 Ljusdal, 010-60 46 80
Extern information, bitr tävlingar	Gunnar Remer, Box 137 933 00 Arvidsjaur, 0960-138 60
Suppleant ständigt adjungerad styrelsen, tävlingsansar	Fredric Fex, Harastolsvägen 12 260 42 Mölle, 042-34 76 51
Suppleant	Peter Lütze, Klarinettvägen 81 434 47 Kungsbacka, 0300-169 92
Suppleant	Per Viklund, Cellovägen 52 F 756 54 Uppsala, 018-40 43 83
FSF styrelse, ordinarie suppleant	Rolf Björkman Björn Colliander
Repr FAI CIVL	Fredric Fex
FSF valberedning, ordinarie FSF/H valber, sammankallande	Annika Hopfgarten, Rådjursvägen 38 D 902 60 Umeå, 090-13 66 00
FSF valberedning, suppleant FSF/H valberedning, delegat	Stefan Tärnström, Kapplandsgatan 84 414 87 Göteborg, 031-87 60 79

HYPOXIAS REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE

Rolf Björkman, Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby, 08-739 39 70
Nästa nummer 1990-12-14, presstopp 1990-11-10

FSF/H-ANSLUTNA KLUBBAR

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090 - 451 05

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl Axel Dahlberg
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Albatross Hängflygklubb
c/o Åke Stenlund
Torsgatan 19 I
931 38 Skellefteå
0911 - 176 99

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dundrets Hängflygklubb
c/o Urban Olofsson
Postgatan 7 D
972 00 Gällivare
0970 - 152 61

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

HFK Dala Dragons
c/o Kent Jensen
Staberg 6069
791 96 Falun
023- 711 59

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

HFK Åre Scandinavian Wings
Arne Madsen
c/o Lili Laham
Gymnasistgatan 8 B, 1 tr
214 51 Malmö

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Lars Eriksson
Gransikagatan 1 B
541 40 Skövde
0500 - 886 40

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Einar Lindblom
Matjojärvigatan 4
981 39 Kiruna
0980 - 824 32

Lidingö Deltaving klubb
c/o Johan Rasmusson
Tegvägen 71
186 42 Vallentuna
0762 - 757 94

Skånes Drakflygarklubb
c/o Fredrik fex
Harastolsvägen 12
260 42 Mölle
042 - 476 51

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Nedansjö 1418
860 13 Stöde
060 - 16 79 09

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Backenvägen 10
902 50 Umeå
090 - 13 51 66

Vårgårda Hängflygklubb-Lyftet
c/o Flemming Göransson
Trastvägen 7 K
447 00 Vårgårda
0322 - 237 22

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Lilla Höjumsgatan 71 D
461 35 Trollhättan
0521 - 607 65

Stenungssunds Hängflygsällskap
c/o Annika Ferdinandsson
Enekullegatan 2 D
417 09 Göteborg
031 - 123 06 69

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647 - 511 11

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Tord Olsson
Berghultsvägen 3
702 27 Örebro
019 - 12 58 48

Redaktören har ordet

Ett dilemma för hängflyget: Vill vi ha en kraftig utveckling av hängflyget i form av stort antal nya medlemmar och piloter eller vill vi det inte? Svaret kan för många te sig självklart. Organisationens mål i kedjan RF i toppen via SFS till klubbarna talar för detta. Fler medlemmar ökar penninginflödet och verksamheten. Det blir mer kraft bakom orden med en stor organisation bakom ryggen. Skolor och instruktörrer vill självklart ha full sysselsättning.

Sedan har vi den andra sidan av saken. Med många aktiva piloter blir det trångt på flygställena. Det blir trångt i luften. Konflikter med andra, t ex markägare, ökar. Flygsäkerheten kan bli eftersatt om man kräver att utvecklingen skall gå snabbt och att alla skall få möjligheten till utbildning. Problemområdena kan radas upp. Redan i dag är det mycket trångt i backar lämpade för utbildning sedan skärmflygarna "svärmat" in. På många fina ställen i bl a Frankrike är det enligt rapporter kaotiskt.

Vi måste slå vakt om några värden inom hängflyget:

- En bra utbildning som bygger på kvalitet utan eftergifter p g a "behov av utbildning".
- Flygsäkerhet.
- Möjligheter till flygning och utveckling för de piloter vi har.

Hur skall då vi i FSF/H agera? Vilken policy skall vi följa? I en insändare i detta nummer tar Johan Rasmusson upp denna fråga direkt och indirekt. Skall vi satsa på information och "reklam" på alla sätt för att väcka ökat intresse för sporten och därmed få många intressenter? Eller är syftet med informationen att väcka förståelse och respekt? Kan det senare klaras utan att det förra resultatet nås?

Många frågor hopar sig. Vem kan svara? Här är nog en debatt nödvändig. Just nu har väl FSF/H en viss avvaktande hållning. I verksamhetsinriktningen kan man bl a finna

- att kvalitet skall gå före kvantitet
- att fortbildning av befintliga instruktörer är viktigare än att utbilda nya
- att flygsäkerheten är viktig
- att friheten i luften är viktig
- att samarbete med myndigheter och organistioner är viktigt
- att information skall skapa respekt och att s k spekulativa former av information skall motverkas

År detta rätt inriktning? Säg Din mening!

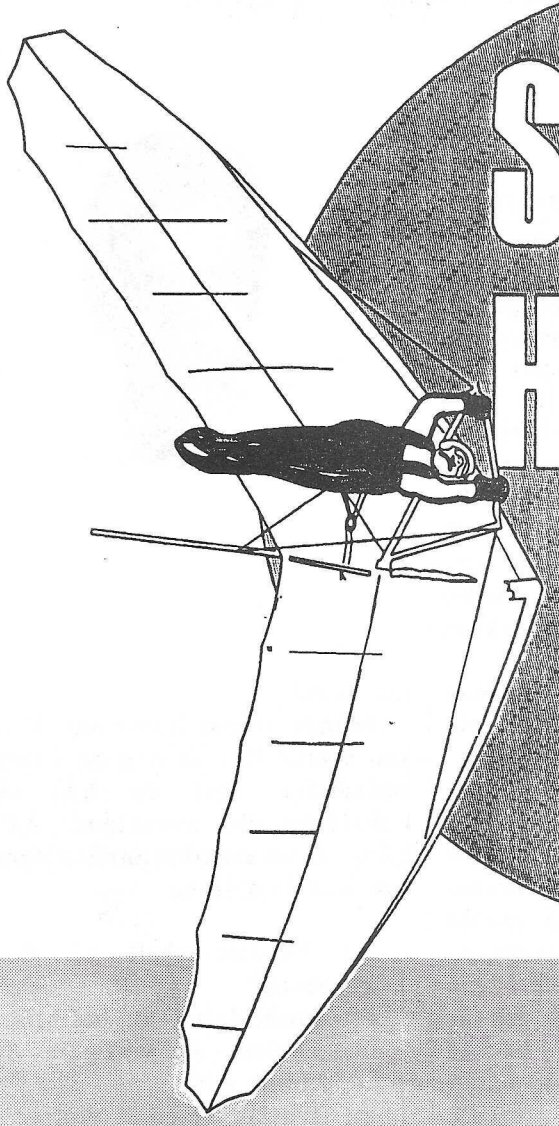
Rolf Björkman

Påminnelse

Hängflygkonferensen 1990-11-10---11 arrangeras i Stockholm av Scotten. Klubbar, boka tiden för en till två deltagare. Lämna förslag till programpunkter till mig.

Rolf Björkman

SM-90 DUNDRET GÄLLIVARE HÄNGFLYG



Tävlingen avgjordes på Dundret i Gällivare mellan 25 Maj och 1 Juni.
De första dagarna var det mycket instabila väderförhållanden med hagelskurar och Cb. Inget riktigt bra Heat genomfördes men det blev i alla fall några kortare distanser.
När Torsdagen kom var förhoppningarna inte så stora att vi skulle få ett Dunder Heat. Dagen började med kraftig Nordvind och små Cu med hög molnbas. Efterhand avtog vinden och hemma piloterna började förstå att den

ARRANGÖR

HFK DUNDRET

dag man väntat på äntligen var här.
Banan sattes och det blev en Out & Return med en total sträcka på 84,3 Km !
Många trodde att ingen skulle klara av den långa banan, men efter att några tävlande hade startat blev fler och fler övertygade om att det skulle bli flera som klarade av Turnpoint och kanske någon hela uppgiften. Detta blev det bästa SM-heatet som hitills genomförts i Sverige. (resultatmässigt)
Anders Andersson & Håkan Sundin klarade av uppgiften. Andersson vann med minsta möjliga marginal över Sundin. Tiden för segraren var 4 tim 4 min 40 sek.
Men det var inte "bara" den bedriften som gjorde Heatet så bra, 17st flög över 40 Km Beklagligt att vädret var som det var, men med facit i hand ser man vilka flygningar Dundret kan erbjuda.
Sommaren 1990 gjordes Sveriges i särklass bästa heat under DM:et, sträckor på: 92 Km, 2st 82 Km och 3st drygt 40 Km flera mellan 20- 30 Km av totalt 16 st tävlande.

Grattis till Segraren: Håkan Sundin & till Sundsvalls Hänggäng för lagsegern.

PLACERING SM-90

	NR	NAMN	HEAT 1	HEAT 2	HEAT 3	S:A
1	37	Håkan Sundin	1000	195	999	2194
2	38	Anders Andersson	54	1000	1000	2054
3	40	Björn Kroglund	54	969	904	1927
4	7	Sven Linden	670	624	608	1902
5	22	Mats Romsson	670	195	717	1582
6	44	Jörgen Åstrand	54	842	551	1447
7	43	Urban Lind	597	15	807	1419
8	20	Johan Dahlqvist	439	195	695	1329
9	4	Urban Olofsson	468	195	592	1255
10	39	Kenneth Norberg	54	624	539	1217
11	21	Peter Wicander	494	195	514	1203
12	23	Gunnar Remer	670	195	331	1196
13	2	Folke Wikberg	128	533	446	1107
14	36	Mats Paulsson	54	195	842	1091
15	11	Roland Hugosson	351	15	575	941
16	3	Anders Wredendahl	743	0	128	871
17	25	Annika Hopfgarten	670	195	0	865
18	10	Andreas Hedström	0	195	575	770
19	15	Johan Aberg	439	195	107	741
20	31	Åke Stenlund	54	195	484	733
21	24	Mats Gustavsson	183	0	403	586
22	32	Hasse Johansson	54	15	472	541
23	41	Johan Rasmussen	54	0	484	538
24	35	Kenneth Andersson	501	0	0	501
25	19	Kristoffer Vinge	54	195	246	495
26	12	Tolle Karlsson	326	7	111	444
27	42	Lars Lind	54	0	371	425
28	33	Lars Oscarsson	54	15	298	367
29	8	Tomas Olsson	0	195	114	309
30	13	Per Drago	54	195	11	260
31	14	Mikael Höynälä	146	0	65	211
32	16	Lennart Håkansson	0	195	9	204
33	29	Mikael Andersson	135	15	0	150
34	34	Per Viklund	54	15	39	108
35	30	Håkan Karlsson	54	0	0	54
	9	Lars Helin	54	0	0	54
37	28	Daniel Höynälä	0	0	0	0
	27	Mikael Pettersson	0	0	0	0
	26	Bobby Karlsson	0	0	0	0
	18	Ingemar Karlsson	0	0	0	0
	17	Lars Hedström	0	0	0	0
	6	Hallgeir Harila	0	0	0	0
	5	Ulf Stålnacke	0	0	0	0
	1	Jan Persson	0	0	0	0

NORDISKA MÄSTERSKAPET 1990

Under andra veckan i juni avgjordes NM-90 i Orsa. Det var Sveriges första bogsertävling av större mått. Vädret var bra och endast under en av sju da- gar ställdes tävlingarna in. Fem piloter från varje land i Norden (utom Island) kom till tävlingarna och flög tillsammans 2880 km.

Här följer en kort & torr resumé av tävlingsdagarna, en artikel om svenskarna och deras konkurrenter samt om bogsertävling.

Resumé

Dag 1. ONO 5 m/s, 3/8 cu
70 km triangelbana, 12 km till första turnpoint i medvind, bra termiskt område och mycket skog. 7 piloter landade på vägen dit. 28 km till andra turnpoint i sid/medvind. Resterande trillade ner. Peter W längst och 3 km från turnpoint.

Dag 2. N 5 m/s, 3/8 cu
46 km out and return. 4 piloter i mål. Snabbast var Are Jaarstad på tiden 121 min. Tvåa blev Håkan Sundin som därmed gick upp i ledning totalt. Tyvärr "landade" Björn Kroglund lite dumt på ett järnräcke till en damm och fick lämna in för resten av veckan.

Dag 3. 7 m/s, 3/8 cu
15 km till första turnpoint i motvind vilket resulterade att 12 man trillade ner efter 5 km. Mats och Andreas flög bra och nådde fram till första turnpoint där dock flyghöjden avtog. Håkan däremot rundade och fortsatte till andra turnpoint men kom sedan inte längre.

Dag 4. Cb med åska
Dagens heat inställdes.

Dag 5. N 5 m/s, 4/8 cu
37,5 km målflygning med en turnpoint. 16 piloter i mål. Snabbast var Peter W på tiden 60 min och en 5 km lång finalflygning duktigt sjunk och dito kallsvett. De tre snabbaste piloterna inom 3 min. Detta var veckans vädermässigt bästa dag och banan var lite väl kort. Detta var svårt att förutse när uppgiften sattes.

Dag 6. N 5 m/s, 4/8 cu
60 km out and return. Peter W var den enda som rundade turnpoint och han flög sedan några km till innan resan tog slut.

Dag 7. NV 5 m/s, 4/8 cu med bas 2700 m GND
60 km out and return. Sid/medvind till första turnpoint. 3 startande trillade ner på väg dit. Tillbaka var det sid/motvind vilket gjorde att ytterligare 9 piloter fick bekanta sig med ortsbefolkningen. 6 glada gubbar kom i mål med Peter W som snabbaste pilot. Detta var finnarnas dag med 3 piloter i mål och dito Koskenkorva.

Svenskarna

Håkan Sundin Från Sundsvalls Hänggäng visade under tävlingen rakt igenom att "gammal är äldst". Han flög hem tävlingen med jämnhet och säkerhet tämligen lugnt från början till slut.

Håkan får nog ändå se upp i fortsättningen för denne **Peter Wicander** från Dala Dragons som vann fyra av sex heat. Peter blev tvåa totalt.

Skånepågen **Mats Karlsson** låg ända fram till sista heatet och hackade Peter i hasorna. Många trodde att Mats erfarenhet skulle knäcka Peter till slut, men ack nej.

Andreas Hedström från Åre Drakflygarklubb var junioren i laget som gjorde en fin insats med en fjärdeplacering i ett heat och totalt 13:e plats. Andreas tyckte själv att det var en tuff och lärorik tävling då termikförhållandena gjorde flygningarna svårplanerade och landningsytorna delvis begränsade.

Och så har vi stackars **Björne Kroglund** som inledde tävlingara med en andraplacering och sedan i själva slutfasen blev "påkörd" av ett broräcke till en damm. Resultatet blev en öm armbåge och en speedbar som mest liknade styret på en Harley Davidson. Dessutom lyckades en ansvarsfull medborgare plocka upp Björnes vinge vid vägkanten och lämna den till polissen efter första heatet. Björne höll humöret imponerande uppe trots dessa motgångar som ledde till Walk over.

Tillsammans vann svenskarna lagtävlingen överlägset.

Konkurrenterna

Norrmännen flög mycket bra i början av tävlingen men sedan allt sämre. Flacklandsflygning med knepig sjöbris var uppenbart ovant för dessa bergsflygare. Deras duktige Ole B Hestvik kastade in handduken efter en hård landning, vilket tyvärr drog ner Norges laginsats. Helge Roska utmärkte sig med en femte plats totalt och en festlig slutspurt mot Peter W in mot målet i sista heatet.

Finnarna imponerade med friska takter i bogsering, landning och reparationsteknik. Kalle Allto sleevade nämligen sitt brutna vingrör efter en trädlandning med ett rör från en vägskylt. Kalle rekommenderar björkar före tallar. Vesa Lappalainen flög bra med en total nionde placering. Han var nöjd och glad då han kom i mål i två heat. Vesa verkar vara en av Finlands begåvningar som endast flugit i tre år.

Danskarnas två toppiloter, Jörgen Bregninge och Peter Wraa höll Danmarks flagga högt. Jörgens 3341 poäng räckte inte riktigt för att slå Mats Karlssons 3349 och tredje plats. Anmärkningsvärt är att Danmark hävdar sig bra trots att väldigt få

i Danmark flyger termik och XC.

Bogsertävling

Bogseringen gick bra med ett genomsnitt på 3,5 min mellan startande. Det tycktes gå bra att arrangera större tävlingar med bogsreing men vi kan konstatera att det är svettigt att genomföra 17 starter/timmme fyra timmar/dag i sex dagar. Vändhjulsbogsering är minst lika effektivt som vinsch med dubbeltrumma, vilket betyder att flera klubbar i Sverige har möjligheter att arrangera större tävlingar på detta sätt. Dock verkar 20 piloter vara det mesta man kan klara med en lina. Flaxfaktorn kommer man tyvärr inte ifrån vid bogsertävlingar då varje pilot behöver mer än en uppdragning. Den dagen då vi kan skramla ihop några trikar som med förare och tillstånd snabbt tar piloterna till en blåsa kan denna faktor elimineras.

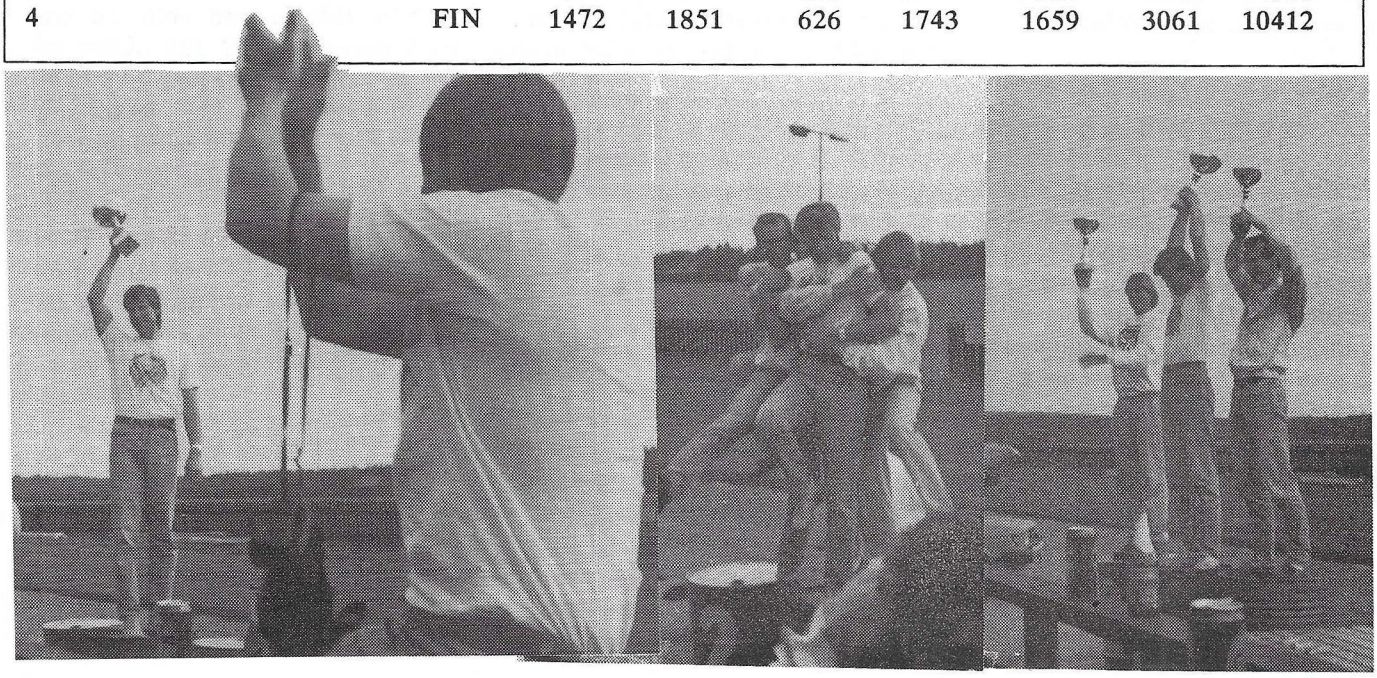
Kent Jensen

NORDIC CHAMPIONSHIP 1990
RESULTS AFTER SIX HEAT

Plac	Name	Nat	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Heat 5	Heat 6	Tot
1	Håkan Sundin	SWE	431	954	1000	869	554	534	4342
2	Peter Wicander	SWE	1000	183	---	1000	960	1000	4143
3	Mats Karlsson	SWE	455	402	426	912	634	409	3349
4	Jörgen Bregninge	DEN	391	952	160	856	457	525	3341
5	Helge Roska	NOR	235	309	194	869	637	976	3220
6	Are Jaastad	NOR	369	1000	266	912	---	534	3081
7	Peter Wraa	DEN	137	945	327	897	240	361	2907
8	Jan Berge	NOR	291	563	85	946	316	537	2738
9	Vesa Lappalainen	FIN	442	355	85	725	169	920	2696
10	Bria S Sörensen	DEN	391	420	102	677	183	917	2690
11	Lars Lauridsen	DEN	391	355	136	981	411	389	2663
12	Kalle Aalto	FIN	280	793	165	717	254	402	2611
13	Andreas Hedström	SWE	350	183	182	756	594	534	2599
14	Antti Nummelin	FIN	70	475	291	129	554	880	2399
15	Knut Löndal	NOR	194	366	85	912	354	368	2279
16	Timo Mäenpää	FIN	332	188	85	172	394	859	2030
17	Lars Olsen	DEN	270	183	85	639	---	632	1809
18	Håkan Salo	FIN	418	228	---	60	457	537	1700
19	Björn Kroglund	SWE	736	349	---	---	---	---	1085
20	Ole B Hestvik	NOR	496	366	---	---	---	---	862

TEAM SCORE

1	SWE	2733	1888	1608	3537	2742	2477	14985
2	DEN	1443	2672	725	3411	1291	2463	12005
3	NOR	1391	2195	630	3639	1307	2415	11577
4	FIN	1472	1851	626	1743	1659	3061	10412



Insändare

från Johan Rasmusson

Inledning.

Jag vill säga att jag blev mycket glad när jag öppnade förra numret av Hypoxia och läste artiklar där åsikter framfördes. Åsikter både för och emot men framförallt konkreta och konstruktiva åsikter.

Jag önskar den nya styrelsen ett varmt lycka till och är övertygad om att Ni kommer att få ett helhjärtat stöd från oss medlemmar om Ni genomför de ambitioner som Ni uttryckte.

I ledarspalten har uttrycks att allmänt gnäll bör undvikas och istället konstruktiv kritik framföras. Jag hoppas att mitt brev kan anses höra till det senare. Dessutom framfördes det att man istället för att gnälla på andra skulle göra något själv i stället.

Just detta har jag försökt mig på i exakt ett års tid nu, inkluderat föreningsarbete, anordna flygning för klubbens medlemmar, intressera andra, leta sponsorer, hänvisa intresserade vidare m.m. Under tiden har jag samlat på mig ett antal erfarenheter, liksom säkerligen många, många andra gjort.

Nedan förjer några av mina åsikter vad gäller FSF-H:s och hängflygets verksamhet.

Seriös verksamhet.

Det är mycket viktigt som vår nye ordförande sa i sin inledning, att "höja statusen" på vår sport.Detta har alltid varit något av en ledstjärna när jag arbetat men för att lyckas med detta måste det finnas ett antal "arbetsverktyg" för oss som jobbar ute på fältet. Dessutom måste vårt agerande utåt verka seriöst oavsett hur vi beter oss inom vår organisation, vilket inte alltid är fallet. T ex var ingen ur vår styrelse närvarande vid Flygsportförbundets årsstämma!

Hängflygbroschyr.

Om man skall gå ut och intressera andra, inkl företag och kommuner, för sin verksammhet, MÅSTE man ha någonting att sätta i händerna på dem som berättar om vår verksamhet, dels den inom klubben, vilket självklart är klubbens uppgift, dels en introduktion om hängflyget i allmänhet och hur den är organiserad.

Vad som saknas är en broschyr som berättar om hela verksamheten med information, namn, telefonnummer samt inte minst bilder. Dessutom skall denna vara aktuell och måste självklart vara PÅKOSTAD! Vem vill annars läsa den? Tänk på att det är människor som ännu inte är intresserade som vi skall trycka den i händerna på.

Pressansvarig.

Vår nye ordförande föreslog att vi skulle utse en pressombudsman som skulle vara ansvarig för att sprida information utåt om vår sport.

Detta ser jag som mycket viktigt. Min vardagsmorgon börjar alltid med att till frukost först slå upp resultatsidan i morgontidningen för att först konstatera att det inte heller denna morgon finns något resultat under rubriken Flygsport, inte ens rubriken finns med. Än sämre odds är det när man hoppas på de mindre sportnotiserna med underrubrik som anger vilken sport det handlar om. De stora sportartiklarna läser jag inte ens rubriken på.

Skall det behöva vara så? Jag anser det inte. Men vem har lust att ta hand om detta hästarbete när det knappt går att få fatt i folk till styrelsen?

Det är inte bara vi som har detta problem. Segelflygarna har samma diskussion på tapeten. Jag tror att en bra lösning kan nås på följande sätt:

- Tillsätt en press- ansvarig. Denne klarar lätt av detta med någon av de allra billigaste ordbehandlarna med massbrevsfunktion på marknaden.
- Lägg upp ett adress-register på de intressanta tidningarna och radio/TV.
- Ta fram ett förtryckt pressmeddelandeformulär med rubriker som VÄDER, ORT, ARRANGÖR, ANTAL TÄVLANDE, DAGENS RESULTAT mm. Skicka ut detta till klubbarna som sedan varje dag under sitt arrangemang fyller i och faxar formuläret till den pressansvarige.
- Den pressansvarige lägger upp ett antal standardbrev/artiklar i ordbehandlaren som ifylles efter dagens formulär och sedan som massbrev skickas till de registrerade tidningarna antingen via post eller ännu hellre via telefax med massutskicksfunktion.

Med en kontinuerlig ström av arrangemangsrapportering till medierna där varje rapport medföljes av en av de ovan nämnda broschyrerna kommer vår sport snabbt att anses som både seriöst och hårt satsande.

Vill tidningarna inte ha oss med undrade jag? Jag skrev på försök en artikel och skickade till lokaltidningarna. Resultatet ser du i bifogade tidningsurklipp. Svaret är att det är inte där det kniper.

Jag tror att det finns flera orsaker. Många gånger är ambitionen stor att gå ut till media med sitt arrangemang hos den arrangerande klubben. Tyvärr blir ett arrangemang ofta mer arbetskrävande än vad man först trodde och då prioriteras (helt riktigt) de praktiska detaljerna och media rapporteringen får lida. Dessutom läggs mediarapporteringen ofta som en punkt vid slutet eller efter arrange-

manget men då är det lätt att det flyter ut i sanden när trötthetens hos arrangörerna smyger sig på och man inte orkar med det där sista (och tråkiga).

Dessutom kan det finnas en "mediaskräck" eller helt enkelt att olika människor är vana vid olika sorts arbete. En del ser mediakontakt som något naturligt och enkelt medan andra hellre vill göra det "grova" jobbet och inte fiffla med en massa papper. Detta löser vi genom att förenkla för klubbarna på ovan beskrivna sätt.

Men vem vill sitta och skicka brev till tidningarna hela dagarna? Jag skulle vilja hänvisa till en ledare i Hypoxia som uppmanade instruktörer att ta betalt för sitt engagemang.

Sätt ett pris per utskickad artikel som den pressansvarige får debitera förbundet och PR-kontot. Då bör PR-kontot få liv och ge resultat.

Här kommer dessutom en intressant möjlighet inkrypande. Som jag sa tidigare så har andra flygsporter samma problem. Ser Ni möjligheten? Låt de andra flygsportgrenarna utnyttja vår presstjänst och vips så kanske vårt PR-konto ökar och inte minskar under årets gång!

Jag är övertygad om att det är inom detta område vi måste jobba hårdare för att komma ut i rampljuset. Om det nu är det vi vill - och det är det väl?

Jag skulle vilja avsluta med att tycka att det var synd att vi visade skärmflygarna ryggen då de verkligen har förståelse för denna sida av sporten. Åtminstone om man skall döma av publiciteten i Media. Tänk om vi gjort det tillsammans!

Med vänliga hälsningar:

Johan Rasmussen
Lidingö

Malin från Vallentuna — nordligaste tjejen!

(VALLENTUNA) Malin Sahlström, Vallentunatjej boende i Bällsta, blev måndagen den 4 juni första kvinnan att flyga hängglidare från bergen i Andenes, Norge. I och med den flygningen har Malin troligtvis gjort den nordligaste flygningen någonsin av en kvinna.

Andenes ligger längst ut på nordspetsen på Andöya norr om Lofoten ute i Atlanten. Om man sätter en passare i nordpolen och vrider runt så hamnar cirkeln Island och rätt igenom norra Alaska, Canada, Grönland och Sibirien.

- Det var inte meningen att jag skulle flyga här egentligen, säger Malin. Målet med resan var att åka ut på val-exkusion med fiskebåt från Andenes, men när vi kom fram och fick se bergen och dessutom träffade tre lokala piloter som insisterade på att vi skulle flyga så var det bara att ge sig upp i bergen.

Fallhöjden var 360 m och förhållandena idealiska men tyvärr så blev flygningen endast 15 minuter lång då vinden mojnade ner sent på kvällen. Flygningen gjordes nämligen strax före midnatt i en högt, högt på himlen stående midnatts-sol.

FYRA ÅRS FLYGNING

Malin har flugit hängflyg i 4 år och flyger för Lidingö Deltavingklubb, en klubb som samlar många medlemmar i Vallentuna. Malin kommer nu att satsa på att deltaga i SM-91, vilket många tävlingspiloter kommer att uppskatta då det i Sverige bara finns en tjej tidigare som deltar i tävlingar.

Redaktörens kommentar

Ja, är det det vi vill? Här behövs en debatt. Läs även "Redaktören har ordet" i detta nummer av Hypoxia. Sedan är Du välkommen med åsikter.

Red

Tankar från en hängmatta

tänkta av Lena Blomquist

Jaha, då hänger man igen! Omgiven av luft på alla sidor. Det är lagom höjd över havet. Högre lär det inte bli för min del på ett tag. Jag ligger nämligen med ett skadat knä, och blir alldeles hängmatt av bara tanken på att behöva böja det.

Förväntningar

Jag misslyckades i starten. Det känns ganska fånigt, men så är det. Jag gjorde väl någon dödssynd förstås. Det finns det några att välja på när man går Häng I-kursen i Hammar.

Vi var sex noviser från det inre av Småland som ägnade veckan efter midsommar åt luftkunskaper i Pauls skånska skola. Det enda vi sett av flygande farkoster tidigare var Stockholmsplanet på Öjaby flygplats.

Fyllda av förväntningar efter att ha hängt i en krok i taket en halv dag begav vi oss ut för de första försöken i det fria. När vi fått ordning på alla hjul och rör och stag och lattor blev det jag som stod först i selen.

Äntligen lyftet

Att det ska vara så svårt att springa rakt fram! Som skadeskjutna kråkor vacklade vi vinglande nerför backen med slokande vingar. Inte var det detta vi drömt om precis!

Så äntligen, efter ett otal rundor upp och ner kom det! Lyftet som gjorde mödan värd. Det pirrade i magen, man glömde fullständigt att korrigera och man log med hela kroppen.

Vi var lite ängsliga ett slag att det inte skulle gå för Bengan. Han sprang och han sprang och såg alltmeer förkrossad ut. Så plötsligt, strax före mörkrets inbrott, försvann marken under hans fötter, och trötta men glada slutade vi, och det vart afton den första dagen.

Tisdagen kom med perfekt vind och solsken. Innan vi visste ordet av stod vi uppe på backkrönet och vi var fullärda. Inga fula uthopp, inga spända armar, inga rädda blickar, inga felkorrigeringar. Med mod i barm kastade vi oss ut på våra vådliga färder som fick traktens kor att sluta idissla en stund och förvånat betrakta oss.

Vi såg de "riktiga" glidarna som prickar mot himlen och tänkte att snart är vi där! Snart kan vi också landa på toppen och slippa det slitsamma bärandet. jag är mycket tacksam för hjälpen från villiga pojkar som hela veckan sprang mig till mötes i backen! Vi flög och vi bar hela dagen tills vi höll på att stupa av utmattning. Vilken skön känsla! Luftberusning!

Lyckan dog

Onsdagen fördystrades av skjutövningar, östan och duggregn, men vår outtröttlige lärare gav oss teorilektion, och sedan hade vi start- och landningsövningar in mot land. Det kändes lite trist, som ett steg tillbaka i utvecklingen.

Full fart igen dagen därpå. Rätt vind i seglen och videofilmning. Livet log! Men lyckan dog. Först kom mitt knäfall, och sedan två medvindslandningar med böjda vingrör som följd.

För första gången på hela veckan satt Paul alldeles tyst en lång stund, tuggade på ett grässtrå, såg ut över havet och drömde sig troligen bort till någon alptopp, långt iväg från obildbara kursdeltagare.

Modstulna gick vi hem och läste teori halva natten inför det hemska slutprovet.

Så randades fredagsmorgonen, och vid middagstid hade vi fullständigt klart för oss allt om molntyper, vindgradient och högerregeln, och klarade förhoppningsvis de flesta frågorna.

Tyvärr blev det inte någon bra eftermiddagsvin, så vi avslutade kursen med en liten lektion i levnadskonst, om att våga sätta fart på nya hjul i livets karusell.

Så har vi skaffat oss inträdesbiljett till ännu ett av våra urelement. Det känns mäktigt!

När höstmörkret faller manar vi fram sommardofterna, vågornas evighetsrytm, måsarnas frihetsskriande och de böljande kullarna som låter solen sjunka ner bakom oss. Ett själslyft!

RÄTTELSE

Artikeln "Slutfluget vid Gränna" i förra numret av Hypoxia har väckt viss indignation, kanske också med viss rätt. Sakinformationen är inte helt riktig. Den kommer bara från ett håll. Den andra sidan kunde jag inte nå innan något skrivits i frågan.

De som känt sig träffade och hört av sig kanske inte var de syndabockar som markägaren först syftat på utan offer för situationen när skadan redan var skedd. Hur som helst med den saken. Min avsikt var inte att trampa någon på tårna utan hindra en, som jag upplevde det, katastrof om någon flög vid Gränna innan problemet var utrett. Andemeningen var god men resultatet fel skulle man kunna säga.

De saker som påpekas som felaktigt handlingssätt i artikeln är i sig allmängiltiga och viktiga att ta hänsyn till. Överträdelser har gjorts. Av vem forskar vi inte i. Den som känner sig manad får ta åt sig. Övriga som tror sig vara oskyldigt utpekade kan känna gott samvete. Mitt samvete är däremot inte riktigt rent, då jag tog i lite hårt utan full täckning för det skrivna.

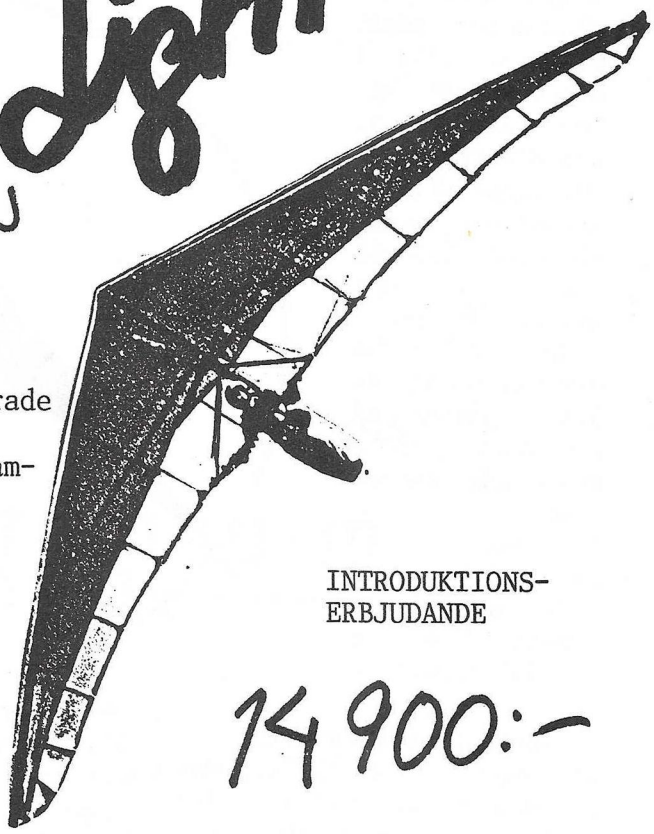
Den det berör ber jag om ursäkt.

Rolf Björkman

Från APCO Aviation Ltd

ÅRETS NYHET!

MELLANSTADIEVINGEN Light



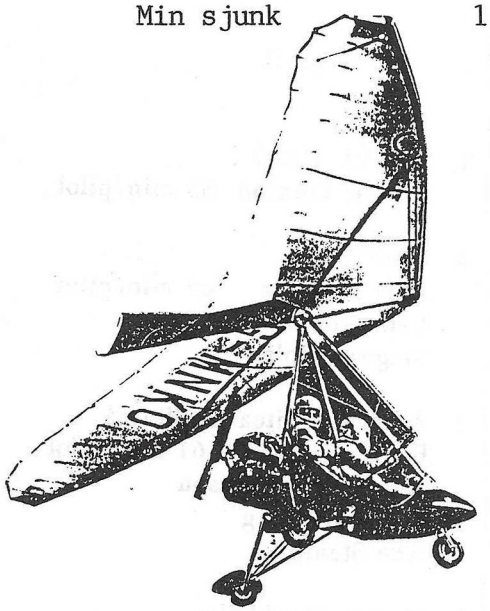
Med alla de goda och säkra egenskaper du kan kräva

* 65% dubbelsegel * Ingen kölficka
* Kölen inbyggd i dubbelseglet * Integrerade wash out stag * Airfoil bygelben med gummibakkant * Airfoil kingpost * Trilam-framkant och en mycket god finish.

LIGHT	160	180
Segelyta	15.2 m^2	17 m^2
Dubbelsegel	65%	65%
Span	9.7	10.3
A/R	6.25	6.25
Nos	120°	120°
Vikt	25 kg	27 kg
Max.belastn.	55-90 kg	65-110 kg
Stall	25 km	
Max fart	80 km +	
Min sjunk	1,0	

INTRODUKTIONS-ERBJUDANDE

14 900:-



SKYSPORT FLYGSKOLA utbildning i både ULTRALÄTT KLASS A och hängflyg. För ultralätt utbildar vi både häng III och ej flygerfarna. Instruktörer och återförsäljare för både PEGASUS Q och mellanstadievingen LIGHT.

FLYGSPORT	SKYSPORT
Peter Wicander	Folke Wikberg
Valla Gård	St.Olavsv 16
148 00 ÖSMO	830 13 ÅRE
Tel 0752-38972	Tel 0647-51111
010-739029	010-505533

Pegasus

PEGASUS Q och XL

Sveriges mest sålda Trike. Säker, enkel att flyga och hög prestanda.

Levereras komplett, registrerad och flygklar.

PRESTANDA Q

* 2-sitsig, maxvikt förare+passagerare 180 kg. * Testlastad till 365 kg +6g -4g. * Stallfart 40 km/t. * Cruise 100 km/t. * Maxfart 140 km/t. * Stigprestanda 1 pers. 305 m/min - 2 pers. 165 m/min. * Motor Rotax 462, vattenkyld, 52 hk. * Bränsletank 47 liter. * Bränsleförbrukning 9 l/tim.

Importör: Swedish Skysport, St Olavs väg 16, 830 13 ÅRE, tel 0647-51111.

ARJEPLOG Midnight Sun Event, den enda hängflygtävlingen i världen som pågår ett helt dygn i sträck. Flygmöjligheter 24 timmar, midnattssol och allt. Mygg på landningen och stundvis både fjällvråk och korp som sällskap i luften.

Det är en fin sammanfattning av årets upplaga av Arjeplogs återkommande evenemang. Dessutom piloter från drygt halva Sverige. Hur kan det bli annat än bra?

Egentligen ska man aldrig tala om väder efter en tävling, men det är svårt att låta bli. Vädret var väl det enda vi inte lyckats riktigt bra med, eller vindriktningen vill säga. Bra vind rådde båda dagarna, men sydostlig riktning är den sämsta tänkbara på Galtis. Trots det flögs det en hel del.

Piloterna, från Rolf Björkman i söder till Mats Göransson i norr, gjorde vad som gick i rådande förhållanden. Jalle Hedman från Skellefteå flög mest, knappt två och en halv timme. Det räckte dock inte för att hans lag skulle vinna. Istället gjorde Aquil från Umeå det. Dennis Larsson, ensam från Aquil, flög 83 minuter.

Vid prisutdelningen hemma på Karl Axels gräsmatta, vid den brusande Skellefteälven, bjöds deltagarna på en del överraskningar. Medföljande kvinnliga bihang belönades för sin trohet och Gunilla Björkman dessutom för sin badiver.

Hela tillställningen avslutades på lördagskvällen med marinerad renstek och dans på Silverlogen.

Det här evenemanget borde fler besöka. Trivsam samvaro med flygning under midnattssolen och mycket folk som kommer för att titta.

Karl Axel

RESULTAT HÄNGFLYGNING ARJEPLOG MIDSOMMAR 1990

LAG

1. AQUIL Umeå
   Dennis Larsson 83 min/pilot
2. Umeå HFK
   Jalle Hedman 65 min/pilot
   Lars Gunnarsson
   Magnus Holm
3. Albatross Piteå/Skellefteå
   Bo Kärrman 61 min/pilot
   Kenneth Andersson
   Björn Wikberg
   Åke Stenlund
4. Scotten Stockholm
   Rolf Björkman 51 min/pilot
5. Dundret Gällivare
   Mats Göransson 20 min/pilot
6. Arjeplog HFK
   Ronald Hedman 19 min/pilot
   Ernst Edholm
   Gunnar Remer
   Karl Axel Dahlberg
   Anders Lindeborg
   Pelle Fjellström

Bild ovan: Pick-nick i det gröna efter prisutdelningen

Bild sid 12: Från vänster Lars Gunnarsson, Jalle Hedman, Dennis Larsson (segrarlag) och Magnus Holm

Foto: Karl Axel Dahlberg

Säljes

Firebird New Wave -88 inkl 3 extra bygelb, 13000 kr. Moys mars -85 mellanstadiev med många extra bygelb, 8000 kr. Ny vario förmånl. Björn Coliander, b: 08-646 02 54, a: 08-746 80 09 bil: 010-76 55 77.

Behlen Power Trike, förmånl. 042-22 33 52, 046-12 91 91.

Atlas, 16 m^2, mellanstadiev. 042-22 33 52.

Moyes Mega II, mellanstadiev, 7000 kr. Kellersele inkl skärm, small, 4000 kr. P Wicander, 0752-389 72, 010-73 90 29.

Saphir 17 -87, 11000 el högstbj. Sele Sky systems bug med el utan skärm, högstbj. Nisse 0417-261 25.

Enterprise -87, mellanstadiev, 173 sqft, rek vikt 67-92 kg, röd och vit, 8000 kr el bra pris vid snabb affär. Magnus Holm, 090-19 69 86.

Magic 1 185. Leif Nilsson, 0346-138 73 el 111 63.

Santana Race Cut, uttagen höst -87, kevlarförst fram- o bakk, cerise, grön och blå, 13000 kr. Kristian Henriksson. 033-11 79 00.

Magic IV FR 166 -88, röd flouruserande gul och vit, 10000 kr kan disk. Sensor 510 E -90, vit röd grön, 15000 kr. Vario Afro Cumillus 8000, 3000 kr, Vario Ball 651, 3400 kr. Tube integralsele, 3000 kr. Räddningssk Parasail, 2000 kr. Ev byten av mellanstadiev kan disk. Kristoffer Vinge, 018-52 16 24.

Magic 4. Tommy Kjellgren, 0502-146 18.

Clubman CFX -87, mellanstadiev, röd gul vit, extra speedbar, 2 bygelb o vingrör medf, 10000 kr. Tommy, 0383-146 80.

UP Comet 165, vit med grönt undersegel, extra bygelb o speedb, 5500 kr. Höjdm med vario och laddningsagg för 220 och 12 volt, 1900 kr. Lars-göran Edström, 090-571 19.

Ace RX -87, ljusblå-vit, 10000 kr, bytes ev mot mellanstadiev. Polaris tandemv obet flugen, prisidé 12000 kr. Tord Olsson, 019-12 58 48, 10 59 30, 010-30 71 88.

Airwave Calypso 160, mellanstadiev, flygt 3 tim, Sky Systems integralsele med skärm o fluch, 15000 kr. Mikael Andersson, 090-562 16.

Calypso -89, flygt 4 tim. Sele Prieler racer comp knappt anv. Fluch. Skärm FFE. Vario Afro pocket combi. Hjälm Uvex, aerodyn. Mats Adolfsson, 0383-118 18.

Forts nästa sid

Forts från föreg sid

Firebird Quattro, nov -88, flygt 12 tim, nypr 18000 kr, 11000 kr. Bengt Johansson, 08-15 32 11.

Köpes

Mellanstadiev. selar o räddningsskärmar. Rolf 08-739 39 70.

Bra åsikt!

Jag heter Peder Lindbom och har 11 timmar (Häng II). Jag var med på Ålleberg när dödshaveriet inträffade. En sak som slog mig efteråt var att just dagen innan såg jag en likadan start göras av en annan oerfaren pilot. Han klarade dock av att få ut vingen på hanget efter att ha skrapat vingtippen i trädtopparna. Detta fick mig att tänka på alla incidenter utan allvarliga konsekvenser jag själv sett, hört om och varit inblandad i under min relativa korta flygkarriär. Haverierna har sitt givna forum i Hypoxia, men det finns lika mycket att lära av de incidenter som inträffar. Den enda skillnaden är det pris piloten får betala för sitt misstag.

Jag anser därför att incidentrapportering borde ha en plats bredvid haverirapporterna i Hypoxia, och inte som nu förbli pubhistorier.

Peder

Du har naturligtvis alldeles rätt. Om bara våra piloter inte vore så rädda för att avslöja sina misstag. Jag beundrar dem som vågar erkänna sina misstag. Inte betraktas de som sämre piloter för det. Däremot framstår de som ärliga. Misstag har nog alla gjort. Många av dessa skulle vara lärorika att få del av. Man sänder dem lämpligen på samma blankett som haverirapporter men anger att det gäller tillbud. Bara FSF/H behöver få den.

Rolf

Förnya licensen

OBS till klubbordföranden:
Läs hela denna instruktion

Förnya Din hängflyglicens i god tid före nyår. det är inte tillåtet att flyga utan giltig licens bl a därför att ansvarsförsäkring i så fall saknas. Inget hindrar att Du förnyar Din licens senare under 1991 om Du inte avser flyga innan dess.

Betala klubbens årsavgift innan Du sänder ansökan.

Följ nedanstående instruktion i detalj så slipper vi onödig postgång.

Förnyelse av hängflyglicens: Fyll i det övre stora fältet på blankettens framsida. Sänd blanketten, ett frimärke och utdrag ur loggboken eller redogörelse för årets flygningar så som klubben bestämmer till ordföranden i Din klubb. Ordföranden bedömer om Du fyller kraven och har betalt årsavgiften för 1991, fyller i det nedersta fältet på blankettens framsida och sänder den till FSF.

Krav för Häng I: Du skall ha flugit under 1990. Utbildning räknas. Om Du inte har flugit alls under 1990 och passerar nyår måste Du flyga tillsammans med instruktör innan Du får fönya.

Krav för Häng II: Du skall ha minst 2 tim flygtid under 1990. Om Du inte fyller flygtidskravet kan Du få Häng I på samma villkor som anges ovan. Läs i Samlade föreskrifter för hängflygning hur Du sedan kan få tillbaka Häng II.

Krav för Häng III: Du skall ha minst 5 tim flygtid under 1990. I annat fall kan Du få Häng II eller I på samma villkor som anges för dessa nivåer ovan. Läs i Samlade föreskrifter för hängflygning hur Du sedan kan få tillbaka högre hänggrad.

Bogsertillstånd: Tidigare kompetens kvarstår.

Instruktörskompetens: Om Du varit aktiv och fyller kraven kan Du få kompetensen förnyad. Ordföranden intygar att Du är lämplig. **OBS:** Ordföranden skall sända instruktörernas ansökningar via Rolf Björkman.

Sportlicens: Fyll i ansökningsblanketten som också finns i detta nummer av Hypoxia och sänd den tillsammans med ansökan om förnyad hängflyglicens. Ordföranden skall skriva på även denna blankett. Obs att det finns särskild blankett för att första gången få ut sportlicens. Kravet för att få och förnya sportlicens är giltigt Häng III och bedömd lämplig för större tävlingar.

Ordföranden: Kontrollera följande: Är den sökande lämplig? Fylls kraven på flygtid under rätt år? **OBS** att alla instruktörers ansökningar skall sändas till Rolf. Sänd ingen ansökan innan årsavgiften för 1991 är betald. Skriv på blanketten.

Rolf Björkman

Styrelsen

"Vem är vem i styrelsen" inleddes i förra Hypoxia.

Kent Jensen

Dalmas sedan -65 och dalmås sedan -87 med drygt 100 timmar under vingarna. Uppväxt i Falun med enfärgat lego och betong i sandlådan. Studerade vid Tekniska högskolan i Borlänge t o m våren -89 och därefter sysselsatt med hängflygskolning. Erfarenheter inom föreningslivet som ordförande i Dala dragons sedan -89. Som sekreterare skall jag förutom att sköta papper försöka lyssna och diskutera hängflygfrågor med piloter. Särskilt nybörjarfrågor och tävlingsfrågor intresserar mig.

Till **KUNGL SVENSKA AEROKLUBBEN**
SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
Box 20081
161 02 BROMMA
Tel. 08-764 60 92

häng licens nr. _____

OBS! Sändes alltid via ordförande i Din klubb!

Undertecknad anhåller om utfärdande/förnyelse av nedanstående.

☐ HÄNGFLYGLICENS HÄNG.....(vid ny hängflyglicens bifogas 1 st foto)

☐ INSTRUKTÖRSLICENS

☐ BOGSERBEHÖRIGHET INSTRUKTÖR (ansvarsförsäkring ingår

☐ BOGSERBEHÖRIGHET i hängflyglicens)

OBS! Ansökan och förnyelse av SPORTLICENS göres på separata blanketter.

Efternamn .....

Fullständigt förnamn

(tilltalsnamnet understruket) .....

Personnummer .....-.....Födelseort.....Nationalitet.....

Gatuadress .....

Postnr och postadress .....

Tel bost .....tel arb .....

Innehar tidigare ☐ HÄNG I ☐ II ☐ III

Instruktörslicens ☐
Bogserbehörighet instr. ☐
Bogserbehörighet ☐

Datum..... _____ Klubb.....
Egenhändig namnteckning

IFYLLES AV INSTRUKTÖR VID ANSÖKAN OM NEDANSTÅENDE. Sökanden har utfört samtliga inträdeskrav enligt checklista på blankettens baksida och uppfyller därmed FSF/H fastställda normer för utfärdande av:

☐ HÄNG ..... ☐ FAI International Bronze

Bogserbehörighet instr. ☐
Bogserbehörighet ☐

Datum..... _____ / _____
Instruktörs namnteckning Namnförtydligande

SKALL IFYLLAS AV UTBILDNINGSANSVARIGE I FSF/H STYRELSE VID ANSÖKAN OM UTFÄRDANDE AV INSTRUKTÖRSLICENS. Sökanden uppfyller kraven i de av FSF/H fastställda bestämmelserna för utfärdande av instruktörslicens.

Datum..... _____ / _____
Utbildningsansv namnteckn Namnförtydligande

SKALL IFYLLAS AV ORDFÖRANDEN I OVAN NÄMNDA KLUBB VID ANSÖKAN ELLER FÖRNYELSE AV HÄNGFLYGLICENS OCH INTRUKTÖRSLICENS. Sökande är medlem i klubben, fyller flygtidskraven och lämplig erhålla ansökta handlingar.

Datum ..... _____ / _____
Ordförandens namnteckning Namnförtydligande

FÖR FSF ANTECKNINGAR:

Hängflyglicens nr.....Utställd.....Förlängd.....

Postförskott.....kr.....Datum .....Signatur.....

EXAMINATION FÖR HÄNGFLYGLICENS **HÄNG**_____

Namn .....

Hängflygtid enligt loggbok (ej Häng I)				Utfört den	Instruktörs namnteckning
Inträdeskrav i övrigt enligt loggbok (+) (ej Häng I)					
Skriftligt prov Häng I					
Skriftligt prov Häng II och Häng III					
Praktiska krav	HÄNG I	Flygning			
	HÄNG II	Flygning nr 1			
		2			
		3			
	HÄNG III (Mom a-d enl Best för häng-flygning mom 3.3.4)	a)	Flygning nr 1 (+)		
			2 (+)		
			3 (+)		
		b)			
		c)			
		c) inkl krav (+) för FAI IBB			
		d)	Höger		
			Vänster		
	Momenten under a,b,c och d kan kombineras under samma flygning				

Vid inträdeskrav enl HÄNG III samt de med (+) ovan markerade momenten bestyrkta fylls kraven för FAI International Bronze Badge. Tidigare innehavare av HÄNG III behöver endast få momentet HÄNG III c bestyrkt.

ANSÖKAN OM

FÖRLÄNGNING AV SPORTLICENS

Undertecknad anhåller om förlängning av FAI SPORTLICENS för kalenderåret:.....

GREN/GRENAR FÖR VILKEN/VILKA SPORTLICENS SÖKES

☐ Aerobatics ☐ Fallskärm ☐ Modellflyg ☐ Segelflyg
☐ Ballongflyg ☐ Hängflyg ☐ Övr. motorflyg ☐ .....

PERSONUPPGIFTER

Efternamn:..... Samtl förnamn:.....
Tilltalsnamnet understruket

Gatuadress:..... Postnr o postadress:.....

Födelseort:..... Nationalitet:.....

Tel (bost):..../..... Tel (arb):...../.....

Ansluten till KSAK/FSF gm (klubb):.....

Fullständigt personnummer: ☐☐☐☐☐☐ - ☐☐☐☐

Jag förbinder mig att hålla mig orienterad om reglerna för den gren/de grenar jag avser att deltaga i och att följa dessa regler, samt att hålla mig orienterad om tillämpliga delar av FAI Sporting Code.

Avgifterna uttagas mot postförskott.

..... den .../.... 19...

.....
Egenhändig namnteckning

OBSERVERA

Intyg på nästa sida skall ifyllas av klubbledningen i den klubb för vilken sökanden ämnar tävla.

Avser sökanden ställa upp i fler än en flygsportgren, och detta för olika klubbar, skall ledningen för var och en av klubbarna fylla i intyget.

Byte av klubb/klubbar för vilken/vilka man tävlar får ej ske under pågående kalenderår.

Denna blankett insändes till: KSAK/FSF, Box 20081, 161 02 BROMMA
Besöksadress: Allmänflygparkeringen, Bromma flygplats.

VÄND!

IFYLLES AV KSAK/FSF

LICENS
Nr:.....
Förnyad den..../....19...
Sign:.....

INTYG ATT IFYLLAS AV LOKAL KLUBBLEDNING FÖR SÖKANDE SOM ÄR MEDLEM I TILL KSAK/FSF ANSLUTEN LOKAL FÖRENING.

Sökanden är medlem i undertecknad klubb och har där gjort sig känd som en oförvitlig och pålitlig person både i allmänhet och i samband med flygning och som en god sportsman, varför ansökan tillstyrkes.

Tävlingsgren:
.....

.....den..../.....19....
Klubb:.....
Namnteckning:.....
Ställning i klubben:.....

Tävlingsgren:
.....

.....den..../.....19....
Klubb:.....
Namnteckning:.....
Ställning i klubben:.....

Tävlingsgren:
.....

.....den..../.....19....
Klubb:.....
Namnteckning:.....
Ställning i klubben:.....

Tävlingsgren:
.....

.....den..../.....19....
Klubb:.....
Namnteckning:.....
Ställning i klubben:.....

Tävlingsgren:
.....

.....den..../.....19....
Klubb:.....
Namnteckning:.....
Ställning i klubben:.....

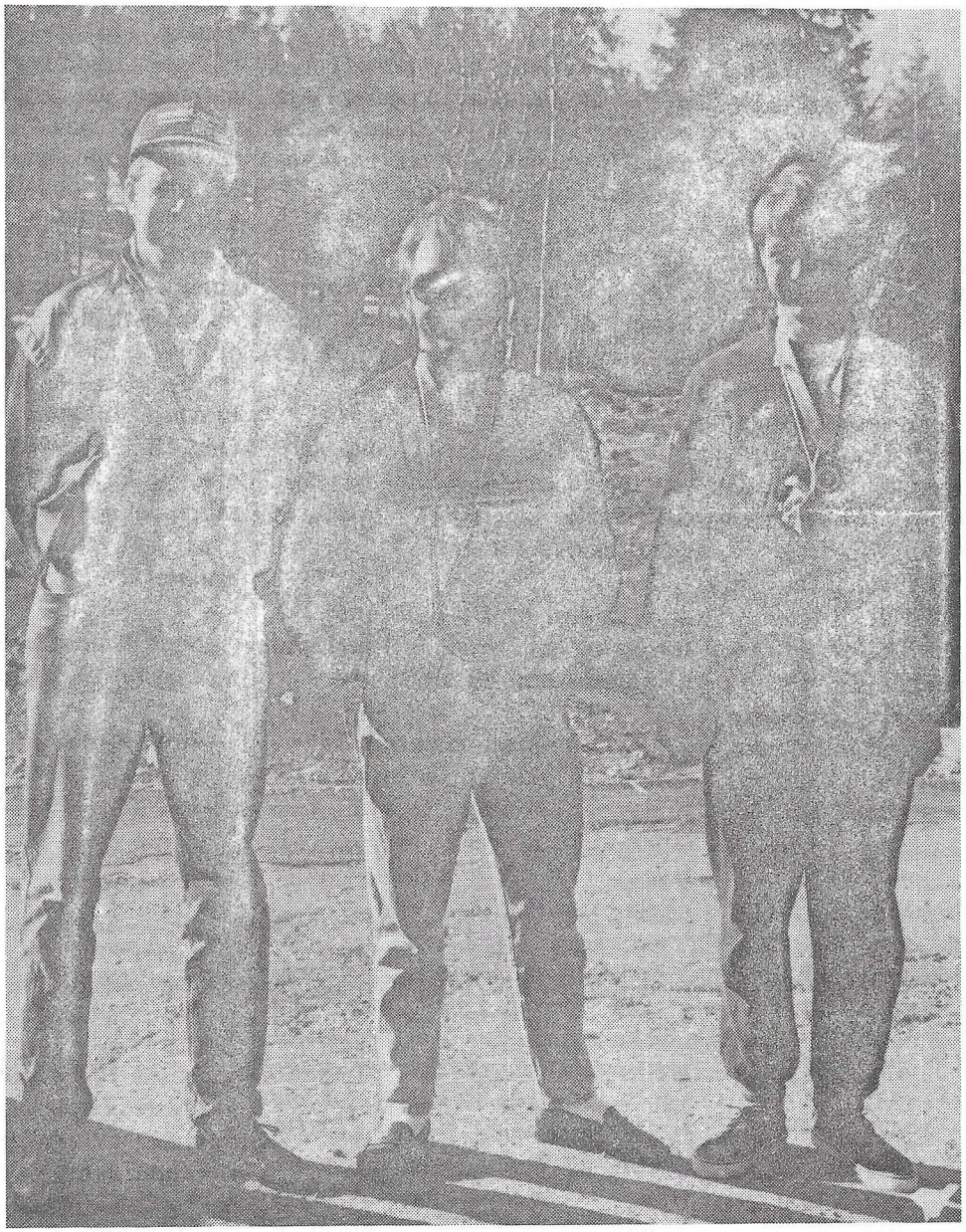
DM ÖVRE NORRA

ARJEPLOG Distriktsmästerskapen i hängflyg för det övre norra distriktet, flögs under den gångna helgen på Galtispouda i Arjeplog. Deltagarna kom från Gällivare i norr till Umeå i söder. 16 piloter tävlade i den svåra konsten att flyga långt.

Vädret under helgen var bra, men tyvärr lite för stabilt för att ge de riktigt stora höjderna. Det syntes också på resultaten, längsta flygningarna blev bara omkring en mil.

Under lördagen flög Gällivarepiloterna Urban Olofsson och Anders Wredendal bäst. Det var då milflygningarna kom. Tyvärr var det för få piloter som klarade minimidistansen 5 km, så heatet blev inte giltigt. Istället blev det två flygningar på söndagen. Även då var Anders Wredendal en av de främsta, men inte tillräckligt bra för att vinna.

Segraren i en bra tävling, med inte det bästa flygväder man kan önska, blev Håkan Karlsson, Umeå Hängflygklubb. Med en fin flygning tvärs över sjön Kakel, skaffade han sig ett fint försprång inför den andra flygningen, och då behövde han bara flyga och bevaka sin placering. Det gjorde han på ett föredömligt sätt och visade att gammal inte alltid är bäst.



Segrartrion behängd med medaljer, lax, torrkött och renkorv. Från vänster Hasse Johansson, Håkan Karlsson och Anders Wredendahl

1. Håkan Karlsson Umeå 1909 p
2. Anders Wredendal Dundret 486 p
3. Hasse Johansson Umeå 1326p
4. Urban Olofsson Dundret 1306 p
5. Gunnar Remer Arjeplog 1215 p
6. Ronald Hedma Arjeplog 1163 p

Övriga deltagare:

Mikael Andersson, Björn Wikberg och Åke Stenlund från Albatross, Skellefteå.

Mikael Höynälä, Torleif Karlsson, Johan Åberg och Tomas Olsson från Dundret.

Annika Hopfgarten och Jalle Hedman från Umeå

Pelle Fjellström Arjeplog

Karl Axel Dahlberg
vid pennan

Viktiga frågor till Dig!

Vi ber Dig svara på dessa frågor senast 15 oktober

Diskussion omkring Hypoxia kommer ständigt upp. Främsta anledningen till kritik tidigare har varit osäkerheten omkring utgivningsdatum. Detta tror jag att vi nu har kommit tillrätta med.

Det andra området som diskuterats har gällt kvalitet på lay out och tryckning. En del anser det mycket viktigt att vi har en proffsig tidning med fint tryck, färgbilder osv. Andra anser att innehållet är det enda viktiga. Hittills har vid alla omröstningar det senare vunnit. Påtryckningar om ökad kvalitet kommer ändå ständigt. Därför vill vi nu höra allas åsikter. Ditt bidrag är därför mycket viktigt. Även om Du tycker att allt är bra så är den upplysningen lika viktig som åsikter om förändringar. Det är viktigt att det är Din personliga åsikt och inte "partiåsikter" som lämnas. Svara som Du tycker!

Några fakta innan Du tar ställning:

- Hypoxia distribueras "gratis" och obligatoriskt till alla medlemmar i hängflygklubbar. Främsta syftet är att nå alla med nödvändig information: beslut, möten, tävlingsdatum, ändringar av bestämmelser mm.

- Antalet medlemmar är ca 1000. Tidningen säljs inte på marknaden. Budgeten är f n 44000 kr/år. Detta inkluderar allt för framtagning, tryckning, porto och distribution, I praktiken betalar Du alltså ca 40 kr/år för Hypoxia.

- Annonspriset är mycket lågt för att få annonsörer vilket bedöms vara positivt för läsaren.

- Innehållet bygger på att ett antal hängflygare skriver eller rapporterar. Därutöver lämnar styrelsen visst underlag. I övrigt skriver jag själv en hel del.

- Materialet som kommer in är av varierande kvalitet och behöver i 80 % av fallen rättas m h t svenskan, stavfel, textkvalitet och utskriftkvalitet.

- Kvaliteten på lay outen ökar efterhand som min skicklighet att hantera den datorutrustning som jag skaffat just för detta ändamål ökar.

- En flygtidskrift som säljs på marknaden behöver ha heltidsanställd personal inklusive reporter och fotograf.

- Endast proffsig sättning och tryckning av befintligt material diskuteras som ett alternativ.

- I inkommet material finns i allmänhet väldigt få bilder. De bilder som kommer är ofta av så låg kvalitet att de är omöjliga att trycka och skulle inte accepteras i en proffstidning.

- Att endast höja kvaliten genom proffsig sättning och tryckning skulle öka kostnaden mellan 50 och 100 kr per medlem och år. Innehållet skulle fortfarande vara detsamma. All ökning av kostnaderna måste tas från annan verksamhet eller genom ökade medlemsavgifter. P g a andra omständigheter kommer avgiften till FSF att öka från nuvarande 45 kr till 120 kr/medlem fram till 1992. Detta bör beaktas när man bedömer vad Hypoxia får kosta.

- Innehållet kan påverkas av medlemmarna genom bidrag eller önskemål. Min ambition är att om möjligt öka andelen lärande artiklar (aerodynamik, meteorologi, flygning osv). Tidningen har den senaste tiden varit fylld. Debatt, haveriinformation, annonser, FSF/H-info osv kan enligt min mening inte förändras utan blir det det blir. Kvar står att i så fall begränsa långa tävlingsrapporter och "allmänna berättelser". Vad anser Du om detta? Gränsen är 30 sidor/nummer inklusive lätta extra annonsblad. Ökas sidantalet ökar portokostnaden mångdubbelt.

Säg Din mening genom att besvara enkäten på nästa sida. Om Du inte vill riva ut sidan eller inte kan ta kopia på den, svara på vanligt papper. Använd i så fall numreringen på formuläret

Sänd svaren snarast, dock senast 1990-10-15 till

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby

KÖP GAMLA HYPOXIA!

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 34. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adressen!

Rolf Björkman, Backlöksv 103,
162 43 Vällingby

Repkursen för instruktörer är 8-9 dec 1990.

JAG TYCKER BETRÄFFANDE HYPOXIA

Läs först föregående sida

OBS: Det går att kryssa för flera svarsalternativ för varje fråga.

1. **Kvalitet**

A: Det är bra som det är ☐

B 1: Ändra Hypoxia till att bli en tidning som säljs på öppna marknaden ☒

B 2: Öka kvaliten på lay out och tryckning ☐

B 3: Förändra på följande sätt: _____

_____

Jag är beredd att betala mer per år bara för förändring

C 1: Max 50 kr ☐ C 2: Max 75 kr ☐

C 3: Max 100 kr ☒ C 4: Max 150 kr ☐

2. **Innehåll**

2 A: Jag tycker att innehållet har hyfsad balans: ☐

2 B: Jag vill ha mer av följande innehåll: tekniska artiklar + översatt "stulet" material som utländska tidningar har. Det ska vara lärande & underhållande

2 C: Jag tycker att följande av dagens innehåll kan minskas: långa "dag till dag"-referat

3. **Annonser**

3 A: Det bör vara fritt fram att annonsera hur mycket som helst även om huvuddelen av innehållet blir annonser: ☐

3 B: Om det blir begränsat utrymme för information o dyl bör annonserna begränsas: ☒

3 C: Annonser bör vara billiga för att locka då detta är viktig information till mig: ☒

3 D: Annonserna kan gärna kosta mera så att de ger en extra intäkt: ☐

4. **Jag är beredd**

4 A: Att bidra med innehåll av följande typ: Rapportering

4 B: Kan inte skriva så bra men skulle vilja: ☐

4 C: Vill inte ägna tid åt att producera innehåll: ☐

5. **För övrigt tycker jag:** Att lämplig anställd person ska hålla på med lay-out och sammanställning

Namn och adress om Du vill lämna den uppgiften: Vänd: ☐

_____

Sänd till Rolf Björkman, Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby

Resultaträkning FSF/H 1990

INTÄKTER		KOSTNADER	
Medlemsavgifter	53 540 kr	Kurser	24 530 kr
RF-bidrag, ordinarie	38 000 kr	SM-tävlingar	13 229 kr
RF-bidrag, övrigt	2 400 kr	VM-tävlingar	23 469 kr
Licensavgifter	103 357 kr	Övriga nordiska tävl	15 664 kr
Övriga tävlingsavg	135 906 kr	Övriga internat tävl	9 810 kr
Kursavgifter	17 338 kr	Träning	149 659 kr
Försäljning	2 035 kr	PR/Information	6 840 kr
Övriga intäkter	10 720 kr	Hypoxia	27 623 kr
		Materiel	9 061 kr
		Resor o traktamenten	9 211 kr
		Administrativa kostn	2 886 kr
		Försäkringsavgifter	17 500 kr
		Sektionsstyrelsen	3 256 kr
		KSAK-avgift	33 500 kr
		Övriga kostnader	215 kr
Summa intäkter	**363 296 kr**	**Summa kostnader**	**346 453 kr**

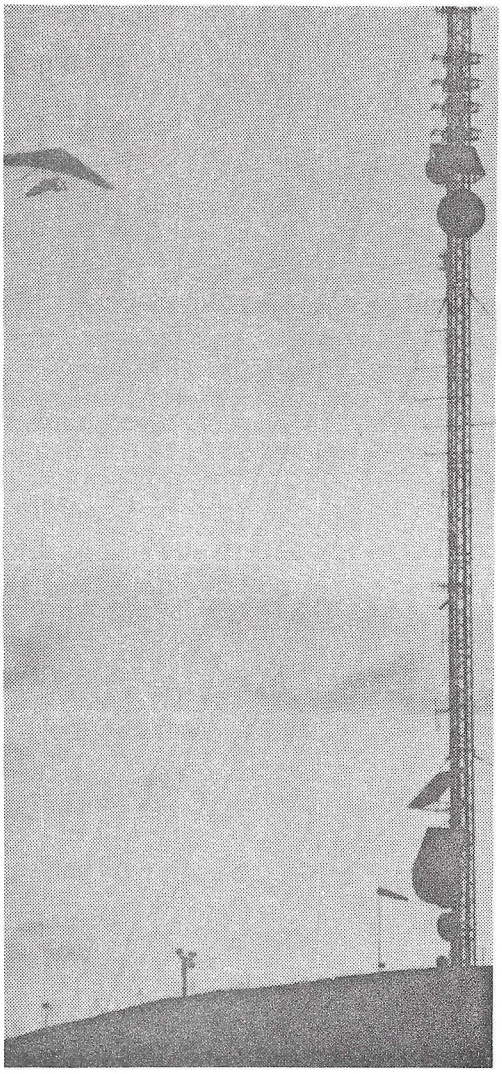
Årets resultat - överskott: **16 843 kr**
Avsatt till tävlingsfond: 16 843 kr

Saldo tävlingsfond 1990-05-20: 76 170 kr

Saldo Magnussonfond 1990-05-20: 35 734 kr

Hasse Johansson
Kassör

Omslagsbilden: Midnattsflygning under Midnight Sun Event 1990 i Arjeplog. Platsen är Galtispouda. Foto: Karl Axel Dahlberg



Greklands inland

ett paradis för semester och hängflyg

Har under ett antal år gått och funderat på att skriva några rader i Hypoxia om ett semesterparadis som också är ett paradis för hängflyg som få vet om. Efter att ha träffat det svenska laget i Kranjska Gora under EM, där vi diskuterade ett eventuellt träningsläger i Grekland, har jag äntligen beslutat att fatta pennan.

Först ett stort tack till gamle flygkompisen Håkan Sundin för liften hem till porten i Östersund.

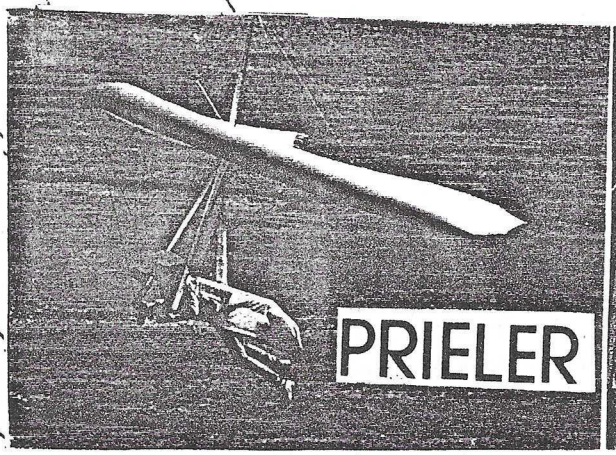
Ett evigt regnande gjorde att jag ganska snabbt beslutade mig för att åka tillbaka till Grekland och fortsätta min semester med sol och värme. Sitter i skrivande stund med min frappe´ på balkongen och tittar på några små vita tussar mot en annars klarblå himmel. Termometern visar på +35 och det fläktar lite lagom från Medelhavet. Det är alldeles för skönt här på balkongen för att ens tänka sig att lasta vingen på bilen, sätta sig i värmen och åka de sex milen till vårt flygställe utanför Aten! Även om jag skulle kunna tänka mig det, är det svårare att övertyga någon att följa med och köra ner bilen.

För att komma till saken, Greklands övärld, Medelhavet och solen känner nog alla till. Vad som få däremot känner är Greklands inland, ett fantastiskt bergslandskap med toppar på 1000-2500 MSL överallt. Bilvägar finns upp till topparna nästan överallt. Breda fina dalgångar eller slätter ligger nedanför med obegränsade landningsfält.

Flygvädret är bra från mitten av mars till början av november. Molnbasen är ofta över 3000 m MSL Med andra ord, ett paradis för hängflyg!

Jag undersöker för närvarande möjligheterna att ordna hängflygresor hit med charter. Om intresse finns kan Du kontakta mig på nedanstående adress.

Hans Bollnert, Metaxa 39
16674 Glyfade, Grekland
Tel 00930-18942111



Racer Competition

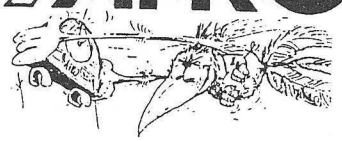
Frontinsteg
Ryggram av aluminiumrör
Variabel vinkel på fotplatta
Variabel liggvinkel under flygning
Längd på hängstropp justerbar
Stubai femtonskrok m.m.

Uvex integral och aerodyn hjälmar

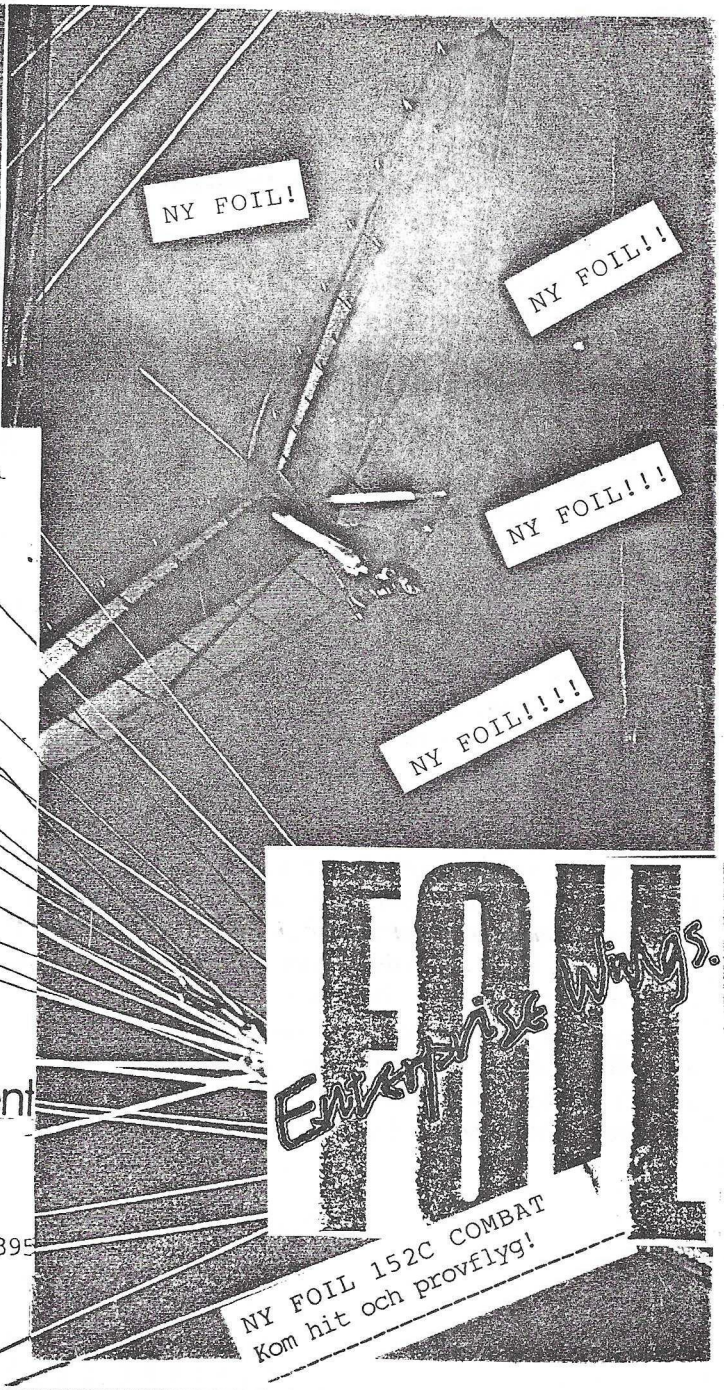
Tyska säkerhetsfluckar

Fallskärmar m.m.

AFRO Fluginstrument



ULF BOLUMLID
GARPEGÅRDEN
52100 FALKÖPING
TEL 0500 15110 91395

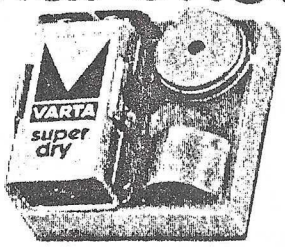


Enterprise wings.
FOIL

NY FOIL 152C COMBAT
Kom hit och provflyg!

Nu i Sverige The Thermal Snooper

DIREKT FRÅN USA MED ENSAMRÄTT FÖR SVERIGE.



THE THERMAL SNOOPER ÄR EN TEMPERATURVARIO,
SOM SKALL KOMPLETERA DIN ORDINARIE VARIO,
DÅ DEN KÄNNER AV ETT BETYDLIGT STÖRRE OMRÅDE,
GÖR DET ATT DU LÄTTARE HITTAR BLÅSORNA.
DETTA + MÅNGA ANDRA FÖRDELAR GÖR ATT:
" SNOOPERN ÄR ETT MÅSTE "!!!!

SÄND KUPONGEN GENAST, SÅ SKICKAR VI EN
THERMAL SNOOPER FÖR ENDAST 950:- INKL.
POSTFÖRSKOTT OCH ETT ÅRS GARANTI.
DL-KONSULT AB BOX 150 84
104 65 STOCKHOLM
TEL: SVEN LINDEN **OBS! Nytt tel.nr 08-6698000**
KEEP ON SNOOPING !!!

Fyll bara i namn och adress så skickar vi T-S snarast!

____st Thermal Snooper a´950:-

Namn .....

Adress .....

Postnr/Postadress .....

Distansligan 1990

Ställning 1990-08-13

1.	Folke Wikberg, Åre	77+44+69+116 = 306 km
2.	Peter Wicander, Dala Dagons	40+20+60 = 120 km
3.	Roland Pettersson, Örhänget	95 = 95 km
4.	Robert Elmersson, Ålleberg	24+11+34 = 69 km
5.	Leif Johansson, Ålleberg	21+11+34 = 66 km
6.	Mats Romson, Lidingö	62 = 62 km
7.	Kenneth Norberg, Sundsvall	29+32 = 61 km
8.	Bo Ahlstrand, Örhänget	56 = 56 km
	Anders Wredendahl, Dundret	24+32 = 56 km
10.	Hasse Johansson, Umeå	20+34 = 54 km
11.	Conny Axberg, Örhänget	53 = 53 km
12.	Lars Hedström, Åre	15+20+11 = 46 km
13.	Urban Olofsson, Dundret	11+30 = 41 km
14.	Anders Andersson, Sundsvall	40 = 40 km
15.	Tord Olsson, Örhänget	36 = 36 km
16.	Michael Andersson, Abatross	35 = 35 km
17.	Andreas Hedström, Åre	33 = 33 km
18.	Peter Isaksson, Ålleberg	27 = 27 km

Efter 3:e sammanställningen är det samma gäng i topp som förra månaden. Vi närmar oss slutet av säsongen och en viss "mattning" av distansrapporteringen börjar märkas. Endast fem flygningar meddelades förra månaden. Men ge inte upp än - det finns möjligheter att flyga långt fortfarande.

Toppnoteringarna har inte varit speciellt höga i år. Däremot slår årets liga rekord när det gäller antalet rapporterade distanser samt antalet deltagande piloter. Man har heller aldrig flugit distans från så många ställen som i år. KUL! KUL!

Mera rapporter tack!

Hasse Johansson

Grön Våg

Får Du flyga tillräckligt? Känner Du att tillvaron i övrigt begränsar Dina flygmöjligheter? Jag har upplevt det egendomliga med att vara överhopad med flygmöjligheter, men saknat flygkompisar. Då står man kvar på marken och tittar upp mot himlen. Inte kul!

På fullt allvar gick jag in på arbetsförmedlingen och frågade om man kunde bereda hitflyttande hängflygare arbete, och det kan man! Skulle Du därför kunna tänka Dig att flytta till Arjeplog eller Arvidsjaur så får Du en massa flygning och nya kompisar. Anders Lindeborg lämnade Stockholm i fjol för Arvidsjaur och mera flygning. Han ångrar sig inte och han är en bra flygkompis också.

Om Du är intresserad så har Du några telefonnummer här.

AF Arjeplog 0961-107 90
AF Arvidsjaur 0960-160 41

Välkommen till oss!

Gunnar Remer

Ändring nr 4

Samlade föreskrifter för hängflygning

Ny utgåva av BCL T har utgivits. Utdrag ur denna ersätter det gamla. Sid 28-36 skall alltså plockas ut och ersättas med nya sidor 28-36 samt ytterligare tre sidor benämnda 36 A - 36 C.

I detta nummer av Hypoxia får endast plats fyra sidor d v s sid 28-31. De övriga sidorna kommer efterhand att publiceras i Hypoxia. Ändringarna bedöms inte vara av den karraktären att de måste publiceras omedelbart. Bevaka att Du får alla sidorna utbytta efterhand.

Rolf Björkman

FÖRTECKNINGAR ÖVER ÄNDRINGAR

Nr	Ändringens datum	Sid	Införd av	Nr	Ändringens datum
1	87-07	10	BÅ	11	
2	87-12	6	BÅ	12	
3	88-12	6, 7, 8, 13-14, 17-19, 47, 51, 54, 55, 56, 58-64	BÅ	13	
4	90-08	28-36 Byt, 36A-36C Nya	BÅ	14	
5				15	
6					

28 (90-08 Ändr 4)
(hela sidan)

UTDRAG UR

LUFTFARTSVERKET
Trafikavdelningen

BESTÄMMELSER FÖR CIVIL LUFTFART (BCL)

LFS 1990:14
BCL-T
Upplaga 8
28 juni 1990

601 79 Norrköping. Telefon 011-19 20 00. Telex 64250 Civair S.

TRAFIKREGLER FÖR LUFTFART

KAPITEL 1 - BEGREPPSFÖRKLARING

Anm. I texten till dessa bestämmelser användes uttrycket "tjänst" för att beteckna funktion eller tillhandahållen tjänst och uttrycket "organ" för att beteckna en administrativ enhet som utför viss tjänst.

AFIS-organ (AFIS unit). Organ som utövar flyginformationstjänst för flygplats och alarmeringstjänst.

Alarmeringstjänst (alerting service). Verksamhet med uppgift att underrätta vederbörande organ, då luftfartyg är i behov av räddningstjänst, samt i erforderlig grad bistå sådant organ.

Avancerad flygning (acrobatic flight). Med ett luftfartyg avsiktligt utförda manövrer, som innebär en plötslig förändring av dess läge eller ett onormalt läge eller en onormal förändring av hastigheten.

Anm. Manövrer med sidlutning som understiger 60° eller med längdlutning som understiger 30° anses inte vara avancerad flygning.

Farligt område (danger area). Avgränsat luftrum där tidvis kan förekomma verksamhet, som är farlig för luftfartyg under flygning.

Flyghöjd (level). Sammanfattande benämning för luftfartygs läge i vertikalled, uttryckt i höjd över underliggande terräng (GND), höjd över visst referensplan, t ex flygplats höjd över havet, höjd över havsytans medelniva (MSL) eller i flygnivå (FL)/meter standard (m STD).

Flyginformationstjänst (flight information service - FIS). Verksamhet med uppgift att lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.

Flyginformationstjänst för flygplats - AFIS (aerodrome flight information service - AFIS). Verksamhet med uppgift att lämna upplysningar, och i vissa fall förslag, av betydelse för luftfartyg vid icke kontrollerad flygplats.

Flygkontrollorgan (air traffic control unit - ATC unit). Sammanfattande benämning på områdeskontroll, terminalkontroll, inflygningskontroll och flygplatskontroll.

Flygkontrolltjänst (air traffic control service - ATC).

a) Verksamhet med uppgift att:

1) förebygga kollisioner

i) mellan luftfartyg inbördes samt

ii) mellan luftfartyg och hinder på manöverområde.

2) främja en välordnad flygtrafik.

b) Sammanfattande benämning på områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst.

Flygnivå (flight level - FL). Yta med konstant lufttryck som bestäms med utgångspunkt från tryckvärdet 1013.2 hektopascal (hPa) och som med bestämda tryckskillnader skiljer sig från andra sådana ytor.

Anm 1. En tryckhöjdmätare kalibrerad i enlighet med standardatmosfären
a) inställd på ett QNH-värde, anger höjd över havet;
b) inställd på ett QFE-värde, anger höjd över det mot QFE-värdet svarande referensplanet;
c) inställd på trycket 1013.2 hpa, kan användas för att ange flygnivåer.

Flygplats (aerodrome). På land eller vatten angivet område (med byggnader, anläggningar och utrustning) som helt eller delvis avses för luftfartygs landning, start och rörelser i övrigt på marken (vattnet).

Flygplatskontroll (aerodrome control tower - TWR). Organ som utövar flygplatskontrolltjänst.

Flygplatskontrolltjänst (aerodrome control service). Flygkontrolltjänst för flygplatstrafik.

Flygplatstrafik (aerodrome traffic). Trafik på flygplats manöverområde och luftfartyg som flyger i närheten av flygplats.

Anm. Som framgår av mom 3.2.5.2 anses ett luftfartyg vara "i närheten av flygplats" då det flyger i, inträder i eller lämnar flygplatsens trafikvarv.

Flygsikt (flight visibility). Sikten framåt från luftfartygs förarplats under flygning.

Färdtillstånd (air traffic control clearance). Tillstånd att framföra luftfartyg enligt villkor som anges av flygkontrollorgan.

Anm. Begreppet "färdtillstånd" förkortas ibland till "tillstånd". Framför detta förkortade begrepp kan tilläggas exempelvis "start", "inflygnings-" eller "landnings-" för att ange den särskilda del av flygningen till vilken färdtillståndet hänför sig.

Gräns för färdtillstånd (clearance limit). Den punkt till vilken ett luftfartyg erhållit färdtillstånd.

Höjd (height). Det vertikala avståndet från en angiven referens till en nivå, en punkt eller ett föremål betraktat som en punkt.

Höjd över havet (altitude). Det vertikala avståndet från havsytans medelnivå (MSL) till en nivå, en punkt eller ett föremål betraktat som en punkt.

IMC (IMC - instrument meteorological conditions). Beteckning för instrumentväderförhållanden.

Kontrollerad flygning (controlled flight). Flygning för vilken flygkontrolltjänst utövas.

Kontrollerad flygplats (controlled aerodrome). Flygplats där flygplatskontrolltjänst utövas.

Anm. Begreppet anger att flygkontrolltjänst utövas för flygplatstrafik, men behöver inte nödvändigtvis innebära att kontrollzon finns. Kontrollzon erfordras endast vid flygplats, där flygkontrolltjänst utövas för IFR-trafik, men däremot inte vid flygplats där flygkontrolltjänst endast avser VFR-trafik.

Kontrollerat luftrum (controlled airspace). Avgränsat luftrum där flygkontrolltjänst utövas för kontrollerade flygningar.

Kontrollområde (control area - CTA). Kontrollerat luftrum som sträcker sig uppåt från en angiven, ovanför jordytan belägen gräns i höjdled.

Kontrollzon (control zone - CTR). Kontrollerat luftrum som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns.

Kurs (heading). Riktning i vilken ett luftfartygs längdaxel pekar, vanligen uttryckt i grader medurs från nord (rättvisande, magnetisk, kompasskurs eller grid).

Luftfartyg (aircraft). Anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan.

Luftled (airway - AWY). Kontrollområde eller del därav, utformat som en korridor och försett med hjälpmedel för radionavigering.

Mörker (darkness). Tillstånd som anses råda under den tid mellan solnedgång och soluppgång, då på grund av nedsatt dagsljus ett framträdande, obelyst föremål inte tydligt kan urskiljas på avstånd över 8 km.

Restriktionsområde (restricted area). Avgränsat luftrum över en stats landområde eller territorialvatten, inom vilket rätten till luftfart är inskränkt enligt särskilda bestämmelser.

Sikt (visibility). Meteorologiskt begrepp som anger luftens genomskinlighet. Sikten anges som det avstånd på vilket vid dagsljus konturen av ett framträdande större föremål (t ex träd, hus) just försvinner på grund av luftgrumlingen (=kontursynvidden). Vid mörker bestäms sikten med utgångspunkt från det maximala avstånd på vilket en lampa av ca 100 candela kan iakttas.

Sikt vid marken (ground visibility). Den sikt vid flygplats som meddelas av godkänd observatör.

Speciell VFR-flygning (special VFR flight). Kontrollerad VFR-flygning, som efter tillstånd från flygkontrollorgan utförs inom kontrollzon i väderförhållanden som är sämre än VMC.

Terminalområde (terminal control area - TMA). Kontrollområde upprättat för en eller flera flygplatser.

Trafikzon (aerodrome traffic zone - ATZ). Avgränsat luftrum upprättat omkring flygplats för skydd av flygplatstrafik.

VFR (VFR - visual flight rules). Beteckning för visuellflygreglerna.

VFR-flygning (VFR flight). Flygning som utförs enligt visuellflygreglerna.

Visuella väderförhållanden (visual meteorological conditions - VMC). Väderförhållanden uttryckta i värden för flygsikt, avstånd från moln, sikt samt molnbas (> 4/8) lika med eller högre än fastställda minima.

Anm. Föreskrivna minima finns i kap 4.

VMC (VMC - visual meteorological conditions). Beteckning för visuella väderförhållanden.

KAPITEL 2 - TRAFIKREGLERNAS TILLÄMPNING

2.1 TRAFIKREGLERNAS TERRITORIELLA GILTIGHET

2.1.1 Dessa trafikregler skall följas av luftfartyg, som framförs inom svenskt område.

2.1.2 Vid luftfart med svenskt luftfartyg inom främmande stat skall de internationella trafikreglerna följas, om de inte strider mot de av den staten utfärdade bestämmelserna. Sker luftfart med svenskt luftfartyg inom område som inte tillhör någon stat, gäller de internationella trafikreglerna, i förekommande fall med sådan tillämpning som vederbörande ATS-myndighet kan ha föreskrivit för moment där de internationella trafikreglerna medger detta.

2.2 TRAFIKREGLERNAS TILLÄMPNING

2.2.1 Under flygning och på manöverområde skall luftfartyg framföras

i enlighet med de allmänna reglerna i kapitel 3. Under flygning skall det dessutom framföras antingen i enlighet med

a) *visuellflygreglerna (VFR)* i kapitel 4 eller

b) *instrumentflygreglerna (IFR)* i kapitel 5.

2.2.2 Förare får själv avgöra om han vill flyga enligt IFR även i visuella väderförhållanden. Luftfartsverket kan också bestämma att flygning skall ske enligt IFR i visuella väderförhållanden.

2.3 ANSVAR FÖR TRAFIKREGLERNAS TILLÄMPNING

2.3.1 Befälhavarens ansvar

2.3.1.1 Befälhavare på luftfartyg ansvarar för att luftfartyget framförs enligt gällande trafikregler. Detta gäller vare sig han manövrerar luftfartyget själv eller inte. Endast om säkerheten gör det absolut nödvändigt, får han bryta mot trafikreglerna.

2.3.2 Åtgärder före flygning

2.3.2.1 Innan flygning påbörjas skall befälhavare på luftfartyg inhämta och göra sig förtrogen med tillgängliga upplysningar av betydelse för den avsedda flygningen. Före flygning som avlägsnar sig från flygplatsens närhet och före all IFR-flygning skall aktuella meteorologiska rapporter och prognoser studeras. Hänsyn skall då tas till bränslebehov och till de alternativa åtgärder som behöver vidtas om flygningen inte kan fullföljas som planerat.

Anm. Som framgår av mom 3.2.5.2 anses ett luftfartyg vara "i närheten av flygplats" då det flyger i, inträder i eller lämnar flygplatsens trafikvarv.

2.4 BEFÄLHAVARENS MYNDIGHET

Befälhavare på luftfartyg har det slutliga avgörandet vad gäller luftfartygets disponerande.

2.5 SJUKDOM, UTTRÖTTNING, PÅVERKAN M M

Den får inte tjänstgöra ombord som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

Anm 1. Se 5 kap 10 § luftfartslagen (1957:297).

Anm 2. Se även BCL D 1.15.

KAPITEL 3 - ALLMÄNNA REGLER

3.1 SKYDD AV LIV OCH EGENDOM

3.1.1 Flygning på vårdslöst eller hänsynslöst sätt

Luftfartyg får inte framföras på ett så vårdslöst eller hänsynslöst sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara.

3.1.2 Minimiflyghöjd

Endast när så är nödvändigt för start eller landning eller när

Haveri på Hammar

Återigen har ett allvarligt haveri inträffat på Hammars backar. En kvinnlig pilot med Häng II kolliderade med hinder och erhöll allvarliga ryggskador med förlamning som följd.

Orsaken till haveriet utreds av Statens Haverikommission. En första analys ger följande tänkbara orsak.

Huvudorsaken att haveriet inträffade torde vara en kombination av marginell hangvind och relativt oerfaren pilot. Med marginell vind avses i detta fallet något för svag vind för säker hangflygning. Piloten tvingades ligga mycket nära marken för att hålla sig kvar på hanget. Troligen kom den ena vingen in över hanget i horrisontell vind medan den andra låg kvar i stigande vind utanför hanget. Hängglidaren kom då att svänga in över hanget och hamnade i medvind varvid piloten inte kunde undvika kollission med hinder.

Detta haveri kan sägas utgöra en av klassikerna. Låg höjd på hang är alltid farligt. Typiskt för denna situation är vindgradienten som vill svänga in vingen mot backen, stall i försök att behålla hanget, stall i medvind p g a syneffekt hög markhastighet och låg lufthastighet samt risken för olika lyft på vingarna såsom beskrivits ovan.

Läs vad Skåneklubben skriver här intill om flygning på Hammar.

Den vanligaste haveritypen på senare tid har varit flygning på hang med oerfarna piloter som troligen med sitt Häng II eller däromkring i erfarenhet känt sig relativt säkra.

Rolf Björkman

Regler

Hammar är ett mycket bra och populärt hängflygställe. Det har tyvärr drabbats av flera allvarliga olyckor och olyckstillbud vid hängflygning de senaste åren. Följande är särskilt viktigt för att vi skall kunna fortsätta att flyga här:

1. Om Du inte har stor erfarenhet av låga kusthang kontakta Hammaarinflugen instruktör för inflygning på Hammar.

2. Många av piloterna här har mycket stor erfarenhet - kanske 100-tals timmar - av flygstället. Saknar Du deras erfarenhet kan Du inte alltid flyga under samma vind- och väderförhållanden som de. Inte heller kan Du utföra samma manövrar eller flyga på samma sätt som de.

3. Tänk på att förhållandena här lätt gör att man blir övermodig.

4. Det är bättre att landa på stranden än att flyga snålt för att hålla sig uppe och kanske bryta nacken mot backen.

5. Säker vind är jämn vind rakt på backen från SV om 6-9 m/s. Om vindstyrkan är lägre eller högre är hanget mycket svårfluget om man inte är mycket erfaren. Samma sak gäller om vinden är mer än 20 grader sned.

6. Start sker vid kanten inom 30 m från staketet och västerut. Landning sker bakom denna linje. Vid inflygning för topplandning, gå inte bakom den vita skylten vid staketet 70 m från kanten! Där finns rotorer. Att landa eller starta längre väster ut än ca 30 m från staketet är livsfarligt!

7. Se upp för eventuella modellflygplan och glidskärmar.

Ovanstående regler och en skiss kommer omgående att sättas upp i anslutning till startplatsen. Skånes drakflygarklubb utreder nu ytterligare åtgärder för att förbättra säkerheten på Hammar. Vi räknar med att återkomma med närmare information i Hypoxia före nästa säsong. För ytterligare information kontakta ordföranden Fredrik Fex, 042-476 51, eller sekreteraren Magnus Pfannenstill, 046-11 52 64.

SKÅNES DRAKFLYGARKLUBB

UMEÅ HÄNGFLYGSKOLA, HÄNGFLYGSERVICE

Vingar till salu:
Tecma Colt, Boomerang och mellanstadievingen Medium
Nytt och begagnat på lager för omgående försäljning

Nya selar på lager:
Air-Bulle Cirrus. Mycket prisvärd sele med jacköppning
Airwave Race. Sele som flygs av engelska landslagspiloter, 4.200 kr
Tillfälle att köpa demo-sele, gul ca 180 cm. Till salu för 3.200 kr
Övrigt till salu:
Div instrument, Räddningsskärmar, Stålkrokar, Reservdelar m.m

Dennis Larsson -
Tel 090-12 60 10

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

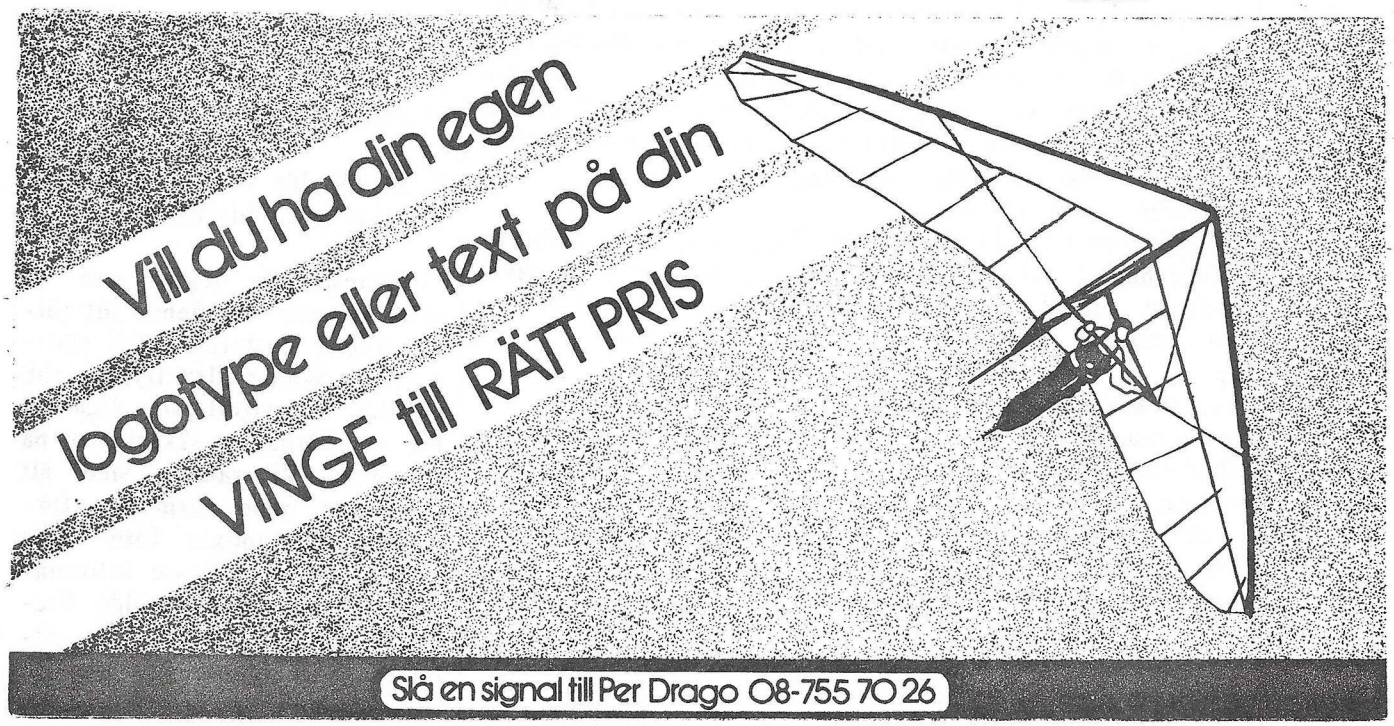
Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN



Vi köper och säljer
begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning
Kontakta oss
Rolf och Gunilla Björkman
Backlöksv 103 162 43 Vällingby
Ring 08 - 739 39 70 18-20 kvällar